Heinrich Lehmann-Willenbrock (* 11. Dez 1911 in Bremen; † 18. April 1986 ebenda) war deutscher U-Boot-Kommandant im Zweiten Weltkrieg und später u.a. Kapitän des einzigen deutschen Atomschiffs, der „Otto Hahn“. Da er außerdem ein sehr eindrucksvoller Mensch war, wird ihm dieser Bericht gewidmet.

KptLt, H. Lehmann Willenbrock (1941)

Bekannt geworden ist er vor allem als Vorbild des Alten, wie Lothar-Günther Buchheim in seinen Büchern Das Boot, Die Festung und Der Abschied den Kommandanten von U 96 nennt.

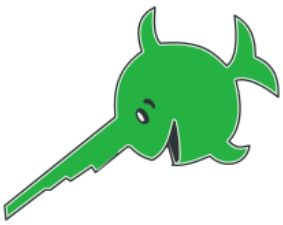
Lehmann-Willenbrock trat im April 1931 in die Reichsmarine ein und absolvierte eine Ausbildung, die im April 1935 mit der Beförderung zum Leutnant zur See abschloß. Auf dem Leichten Kreuzer „Karlsruhe“ machte er als Divisionsleutnant unter dem damaligen Oberleutnant zur See Karl-Friedrich Merten eine Auslandsreise für Seekadetten mit. Im Anschluss daran wurde er Ausbilder auf dem neu in Dienst gestellten Segelschulschiff „Horst Wessel“.

Am 1. April 1939 wurde er als Oberleutnant zur See zwecks weiterer Ausbildung zur U-Bootwaffe versetzt. Am 1. Oktober 1939 erfolgte die Beförderung zum Kapitänleutnant. Er übernahm mit dem Typ-II-A-Boot U 8, einem sogenannten „Einbaum“, sein erstes Kommando. Ohne einen Fronteinsatz mit diesem Boot durchgeführt zu haben, wurde er am 5. Dezember 1939 zum Kommandanten von U 5 ernannt. Mit diesem Boot machte er im April 1940, während der Invasion Norwegens (Unternehmen Weserübung) eine 15-tägige Feindfahrt.

Am 14. September 1940 übernahm er das neu in Dienst gestellte U 96 (Typ VII-C). Mit diesem Boot, das zur 7. U-Bootflottille (St. Nazaire) gehörte, machte er acht Feindfahrten mit insgesamt 259 Seetagen. Aus militärischer Sicht besonders erfolgreich waren die ersten Fronteinsätze von Dezember 1940 bis Mai 1941. Lehmann-Willenbrock hat bei diesen vier Einsätzen 18 Handelsschiffe versenkt. Der Wehrmachtbericht vermerkte dazu am 25. Februar 1941: *„An dem großen Erfolg der Unterseebootswaffe ist das Boot des Kapitänleutnants Lehmann-Willenbrock mit 55.600 BRT hervorragend beteiligt.“*

Während der siebten Feindfahrt, deren Geschehnisse die Grundlage für den Roman „Das Boot“ von Lothar-Günther Buchheim bilden, scheiterte der Versuch, durch die Meerenge von Gibraltar ins Mittelmeer durchzubrechen. U 96 erlitt bei einem Luftangriff schwere Schäden, konnte aber schwer angeschlagen nach St. Nazaire zurückkehren.

Nach der achten Fahrt (Januar bis März 1942) wurde Lehmann-Willenbrock zum Chef der 9. U-Bootflottille in Brest ernannt. Er machte das Turmsymbol von U 96, den lachenden Sägefisch, zum Abzeichen der 9. U-Bootflottille und führte diese bis August 1944. Lehmann-Willenbrock versenkte insgesamt 25 alliierte Schiffe mit über 180.000 BRT.



Als die amerikanischen Truppen kurz vor Brest standen, wurde die 9.U-Bootflottille aufgelöst. Es gelang ihm, das nicht einsatzklare U 256 notdürftig zu reparieren und mit einem behelfsmäßigen Schnorchel ausrüsten zu lassen. Am 4. September 1944 verließ U 256 Brest. Unbehelligt passierte es die

Biskaya sowie die britische Bewacherlinie zwischen den Shetland- und den Färöer-Inseln. Am 23. Oktober erreichte U 256 den norwegischen Stützpunkt Bergen. Dort wurde Lehmann-Willenbrock am 1. Dez 1944 Chef der dort stationierten 11. U-Boot-flottille und zugleich zum Fregattenkapitän befördert. Von Mai 1945 bis Mai 1946 befand er sich in Kriegsgefangenschaft. Er hatte im Kriege u.a. das Ritterkreuz mit Eichenlaub erhalten.

Im Jahr 1946 arbeitete Lehmann-Willenbrock mit Karl-Friedrich Merten zusammen an der Bergung gesunkener Schiffe im Rhein. Die beiden kannten sich ja von ihrer gemeinsamen Zeit auf Kreuzer „Karlsruhe“. Karl-Friedrich Merten hat seine Erlebnisse in dem interessanten Buch *Nach Kompass, Die Erinnerungen des Kommandanten von U-68*, ISBN 97835482 64028, beschrieben.

Ein ausführlicher Bericht über die Reise der „Magellan“ ist 2008 in der Zeitschrift *mare*, Nr.80 veröffentlicht worden. Es lohnt sich ihn dort nachzulesen! Lehmann-Willenbrock heiratete in Argentinien. Dort wurden auch seine zwei Söhne geboren

Später war er Kapitän in der deutschen Handelsmarine. Mit dem Motorfrachter "Inga Bastian" der Bremer Reederei Helmut Bastian retteten Lehmann-Willenbrock und seine Mannschaft am 21.03.1959 unter besonders widrigen Umständen vor der brasilianischen Küste 57 Schiffbrüchige des brennenden brasilianischen Frachtschiffes „Commandante Lyra“.

Die Reederei Helmut Bastian war eine interessante Firma. Auch Helmut Bastian war im Kriege Flotillenchef bei der Kriegsmarine gewesen. Er war einer der ersten deutschen

MS „Inga Bastian“, © Peter Tamm Sen. Stiftung

1949 segelte Lehmann-Willenbrock mit einem gewissen Ado Nolte und zwei Freunden dessen Segelyacht „Magellan“ nach Buenos Aires. Durch Alliierte Anordnung war damals die Ausreise mit Schiffen für Deutsche verboten! Der Beginn dieser Tour ab Brake/Unterweser gelang am 11. September 1949 deshalb nur durch die tarnende Teilnahme an einer Regatta.

Reeder, die Vollcontainerschiffe bauen ließen. Viele neue Ideen wurden von Bastian erstmals verwirklicht und ausprobiert.

Die Firma hatte 1948 mit dem Umbau eines Kriegsmarine-Prahms zum Küstenmotorschiff „Memel“ (200 tdw) ihren Betrieb aufgenommen. Auch ein Dampf-Herings-Logger wurde zum Trockenfrachter umgebaut

Über den 1955 in Fahrt gekommenen Frachter „Admiral Bastian“ (2440 tdw, Admiral Max Bastian war der Vater von Helmut Bastian!) schrieb die ‘SEEKISTE’ damals: *„Der Stolz der Reederei ist der unlängst fertiggestellte Neubau ADMIRAL BASTIAN, der als bisher größter Neubau der Werft Heinrich Brand entstand. Als dieses Schiff einem großen Kreis von Technikern vorgeführt wurde, war man sich darüber einig, daß das Schiff gegenüber dem heute vielfach entstehenden Typ des Durchschnitts-Frachtschiffes konstruktionsmäßig einen* ***Vorsprung von mehreren Jahren*** *aufweist. Der Hauptantrieb besteht aus vier hochtourigen Dieselmotoren (Modag) mit je 600 PS, die über je eine elektromagnetische AEG-Schlupfkupplung auf ein Untersetzungsgetriebe (2:1) arbeiten, wobei zwei Motoren vor und zwei hinter dem Getriebe liegen*.“

Ein anderes Schiff der Firma Bastian, die „Transsylvania“, wurde zum Teil mit neuartigen Glattdecks-Luken von McGregor ausgerüstet. Auf dem Foto ist gut zu erkennen, dass Luke 1 kein Süll besitzt, sondern „ebenerdig“ im Deck eingelassen ist. Die Luke bildete auf diese Weise einen guten Stauplatz für Deckscladung, z.B. Fahrzeuge oder Maschinen. 1960 wurde das Schiff sogar für weitere Versuche ganz von McGregor angekauft.

Seit 1969 war Lehmann-Willenbrock 5 Jahre lang Kapitän des in Hamburg beheimateten Kernforschungsschiffes „OTTO HAHN“. Der Autor dieser Zeilen hatte die Ehre unter dem Kommando Lehmann-Willenbrocks auf diesem Schiff eine Reise nach Marokko zu machen.

MS „Transsylvania“ (hier als „Stahleck“ der DDG Hansa)

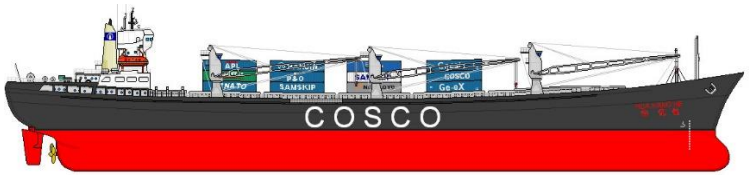
Für seine Verdienste bei der Erprobung des nuklearen Antriebes auch unter harten Seebedingungen ist Lehmann-Willenbrock 1974 mit dem Bundesverdienstkreuz am Bande ausgezeichnet worden. Durch sein verantwortungsbewusstes, kollegiales und zurückhaltendes, aber gleichzeitig Achtung gebietendes Auftreten hat Lehmann-Willenbrock sich bei den ihm anvertrauten Mannschaften und Seeoffizieren, sowie seinen Mitarbeitern und Freunden hohes Ansehen erworben.

Heinrich Lehmann-Willenbrock war lange Jahre Vorsitzender der Bremer U-Boot-Kameradschaft. Die langjährige Freundschaft zwischen Lothar-Günther Buchheim und Lehmann-Willenbrock zerbrach erst im Jahre 1986, nachdem Letzterer sich in einem Interview nach Buchheims Ansicht zu positiv über die deutschen U-Boot-Fahrer geäußert hatte. Lehmann-Willenbrock starb am 18.04.1986 im Alter von 74 Jahren in Bremen

NS „OTTO HAHN" (Foto: Hapag-Lloyd)

Als Erzfrachter mit sechs Laderäumen und einer Gesamtkapazität von mehr als 14.000 t konstruiert, diente die „Otto Hahn" nicht nur dem wissenschaftlichen Fortschritt, sondern bot auch einen praktischen Nutzen. Auf über 70 Ladungsreisen wurden gut 776.000 t Ladung transportiert. Es wurden Häfen in 22 Ländern angelaufen und dabei insgesamt 564.150 Seemeilen (mehr als 1 Mio km) zurückgelegt. In 10 Jahren Betriebszeit (1969 – 1979) als Kernenergie-Schiff waren keinerlei Unfälle oder ernste Störfälle aufgetreten.

Aber die Karriere des Schiffes war damit noch keineswegs beendet! Nach Umbau auf konventionellen Diesel-Antrieb wechselte es noch 7mal Namen und Eigentümer:
1983 zum Containerschiff „Trophy",
1983 umbenannt in „Norasia Susan",
1985 umbenannt in „Norasia Helga",
1989 verkauft u. umbenannt in „Hua Kang He",



Man erkennt in diesem Bild (links) gut, dass der ursprüngliche Brückenaufbau beim Umbau zum Motorschiff weiterverwendet wurde. Er wurde nur nach achtern versetzt. Leider sind die Kräne hier auf Steuerbordseite gezeichnet, während sie tatsächlich auf Backbordseite standen! (Foto rechts)

1998 verkauft u. umbenannt in „Anais", umgebaut zum Stückgutfrachter,
1999 verkauft u. umbenannt in „Tai",
1999 verkauft u. umbenannt in „Madre" Liberia-Flagge
2006 verkauft an Domine Maritime Corp. Liberia,
2009 im Alter von 40 Jahren (!) abgebrochen in Alang, Indien.